

Vergaderjaar 2011–2012

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1247

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 oktober 2011

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij drie fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: verordeningen Cohesiebeleid programmaperiode 2014–2020 (kamerstuk 22 112, nr. 1246).

Fiche 2: herziening richtlijn minimum opleidingsniveau zeevarenden.

Fiche 3: mededeling Modernisering Hoger Onderwijs (kamerstuk 22 112, nr. 1248).

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. P. M. Knapen

Fiche: herziening richtlijn minimum opleidingsniveau zeevarenden

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

Datum Commissiedocument: 14 september 2011

Nr. Commissiedocument: COM(2011) 555 definitief

Prelex: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0555:FIN:NL:PDF>

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board: Niet opgesteld, is in principe technische wijziging bestaande Richtlijn 2008/106/EG.

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Transport, Transportraad

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, i.o.m FIN, BZ, EL&I, OCenW

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen:

- a) *Rechtsbasis:* Artikel 100, lid 2 VWEU (gekwalficeerde meerderheidsbesluitvorming)
- b) *Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement:* Gekwalficeerde meerderheid Raad en medebeslissingsrecht Europees Parlement. (Poolse voorzitterschap streeft naar een akkoord (algemene oriëntatie) over het voorstel op de Transportraad van december 2011).
- c) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen:* De Commissie krijgt de bevoegdheid gedelegeerde handelingen vast te stellen:
 - tot aanpassing van de in bijlage V bij de richtlijn genoemde gegevens omtrent de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen die door de lidstaten aan de Commissie moeten worden verstrekt;
 - tot het vaststellen van passende maatregelen voor de verzameling, opslag en analyse van de in bijlage V bij de richtlijn genoemde gegevens.

In de delegatiegrondslagen (artikel 25 bis, derde lid, en artikel 27) ontbreekt de doelstelling van de bevoegdheidsdelegatie die op grond van artikel 290, eerste lid VWEU uitdrukkelijk moet worden vermeld. De Commissie krijgt de bevoegdheid uitvoeringshandelingen vast te stellen ten aanzien van de erkenning van derde landen (artikel 19, derde lid). Het betreft de bevoegdheid om het STCW-systeem van een 3^e land te beoordelen, waarna dit oordeel voor besluitvorming in COSS kan worden voorgelegd.

2. Samenvatting BNC-fiche

• Korte inhoud voorstel

Voorstel voor wijziging betreft het incorporeren in EU recht van de zogenaamde Manila Amendments uit 2010 (wijzigingen aan het STCW verdrag van hoofdzakelijk technische aard). Het STCW verdrag (Standards for Training, Certification and Watchkeeping) was reeds omgezet in EU recht middels Richtlijn 2008/106/EG. Het wijzigingsvoorstel beoogt niet in

de laatste plaats tegenstrijdigheden te voorkomen tussen de internationale en EU-verplichtingen van de lidstaten. Specifiek voor de EU zijn de introductie van een EU STCW-informatiesysteem en bepalingen over «gedelegeerde handelingen» ten behoeve van technische aanpassingen aan de richtlijn en «uitvoeringshandelingen» inzake erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen van derde landen.

- *Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*: Positief
- *Implicaties/risico's/kansen*: Afhankelijk van implementatiedatum; niet tijdige implementatie van de Richtlijn
- *Nederlandse positie en eventuele acties*

Nederland staat positief tegenover de wijzigingsvoorstellen om de EU regelgeving in lijn te brengen met de zogenaamde «Manila Amendments» bij het STCW-verdrag. Om misverstanden te voorkomen wenst Nederland wel een bepaling die expliciet aangeeft dat richtlijn 2005/36/EG betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU 2005, L 255) niet van toepassing is op de zeevaartberoepen waarop richtlijn 2008/106/EG van toepassing is (in lijn met artikel 2 van richtlijn 2005/36/EG). Verder moeten de administratieve lasten voor de uitvoerende organisatie(s), voortkomend uit het STCW informatiesysteem, tot een minimum worden beperkt.

3. Samenvatting voorstel

- De wijzigingen betreffen hoofdzakelijk wijzigingen van Richtlijn 2008/106/EG van technische aard. Deze technische wijzigingen betreffen in hoofdzaak:
 - a. Strengere voorschriften voor afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen, onder andere door aanpassing van de definitie van vaarbevoegdheidsbewijzen (ter voorkoming van fraude);
 - b. Actualiseren van trainingseisen voor personeel op bepaalde soorten schepen en moderniseren van de normen voor medische geschiktheid;
 - c. Het in lijn brengen van de voorschriften voor rusttijden met het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 en normen ter voorkoming van alcoholmisbruik; en
 - d. Introduceren van opleidings- en trainingsvoorschriften voor nieuwe functies als dek- en machinekamergezel en elektrotechnische officieren;

Naast deze technische aanpassingen bevat het voorstel:

- a. de introductie van een EU STCW-informatiesysteem: verstrekken van gegevens door Lidstaten over het afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs aan de Commissie met het oog op statistische beleidsanalyse van deze gegevens;
 - b. Een meer realistische termijn voor de procedure voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen van derde landen van 3 naar 18 maanden; en,
 - c. Aanpassing van de «comitologie» voorschriften aan het Verdrag van Lissabon door introductie van «gedelegeerde handelingen» voor technische aanpassingen van de Richtlijn en «uitvoeringshandelingen» inzake erkennen van derde landen.
- Impact assessment Commissie

N.v.t.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

- a. *Bevoegdheid*
De Commissie baseert de bevoegdheid op artikel 100, tweede lid, VWEU. Het vervoer is een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten (artikel 4, tweede lid, VWEU). Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.
- b) *Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*
Subsidiariteit: Positief. Een geharmoniseerd minimumopleidingsniveau van zeevarenden in de EU is voor de veiligheid op zee van groot belang. Proportionaliteit: Positief. De huidige richtlijn inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden wordt met het onderhavige voorstel aangepast aan de wijziging van het internationale STCW-verdrag (Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers). Het juiste instrument daarvoor is een richtlijn, mede omdat de lidstaten daardoor zelf hun wijze van uitvoering kunnen bepalen.
- c) *Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*
Nederland heeft op voorhand geen bezwaren tegen de gemaakte keuzes van onderwerpen voor gedelegeerde en uitvoeringshandelingen maar heeft evenals andere landen wel vragen over hoe een en ander precies uitwerkt.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

- a. *Consequenties EU-begroting: Géén*
- b. *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden: Géén*
- c. *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger: In de periode 2012–2017 eenmalig voor betrokken zeevarenden (circa 3500) een bijscholingscursus voor elementen van het nieuwe STCW verdrag, waarvan de kosten voor de sector worden geraamd op € 700 000 per jaar.*
Daarnaast is vanaf 2017 iedere vijf jaar een herhaling van de cursus vereist voor de verlenging van het vaarbevoegdheidsbewijs. Ook hiervan worden de kosten voor de sector geraamd op € 700 000 per jaar. Beide cursussen zullen door IVW moeten worden erkend.
- d. *Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger: De grootste implicaties liggen op het terrein van afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen (VBB) en de afgifte van erkenningen van vaarbevoegdheidsbewijzen uit derde landen, in het bijzonder de 100% verificatieverplichting (verifiëren van onderliggende documenten). Deze taak wordt sinds 1 juni 2010 voor de overheid door KIWA uitgevoerd en in het bijzonder de 100% verificatieverplichting zal, afhankelijk van de inrichting (ook in het buitenland), extra kosten met zich brengen. Afhankelijk van de gegevens die aan het nog te creëren EU STCW-informatiesysteem moeten worden geleverd kan dit tot geringe extra kosten leiden.*

6. Implicaties juridisch

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*
Het voorstel zal leiden tot aanpassing van de Zeevaartbemanningwet, het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart en een aantal ministeriële regelingen. De EU laat de sanctionering van overtreding

van de voorschriften over aan de lidstaten. De *lex silentio positivo* is niet van toepassing op de Zeevaartbemanningswet.

- b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De Richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie en is van toepassing met ingang van 1 januari 2012. Zij moet uiterlijk op 31 december 2012 zijn geïmplementeerd. Deze implementatietermijn is niet haalbaar aangezien ook wetswijziging noodzakelijk is. Het zou beter zijn de datum waarop moet zijn geïmplementeerd te verschuiven naar (op zijn vroegst) 1 juli 2013, zijnde de datum waarop de opleidingen volgens het nieuwe regime moeten plaatsvinden (artikel 30).

- c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

In artikel 10, tweede lid, van richtlijn 2008/106/EG is reeds een verplichting opgenomen tot evaluatie door de lidstaten van de werkzaamheden rond de opleidingen. Deze evaluatie moet tenminste eenmaal per 5 jaar plaatsvinden en aan de Commissie worden toegezonden. Een horizonbepaling is gezien het karakter van de regelgeving (verplichte implementatieregelgeving) niet aan de orde.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

- a) *Uitvoerbaarheid*

Uitvoerbaar met inachtneming van de verplichtingen hierboven genoemd onder 5d.

- b) *Handhaafbaarheid*

Het voorstel heeft geen implicaties voor de handhaafbaarheid.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

De richtlijn gaat niet in het bijzonder in op positie van ontwikkelingslanden. Binnen de Internationale Maritieme Organisatie IMO) houdt het zgn. Technical Co-operation Committee (TCC) zich bezig met het ondersteunen van ontwikkelingslanden bij het voldoen aan internationale regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. Nederland speelt een actieve rol binnen het IMO TCC. Voor de implementatie van de zgn. Manila Amendments levert Nederland op ad hoc basis ondersteuning aan door het TCC geïnitieerde projecten.

9. Nederlandse positie

Nederland staat positief tegenover de wijzigingsvoorstellen om de EU regelgeving in lijn te brengen met de zogenaamde «Manila Amendments» bij het STCW-verdrag. Zo is Nederland voorstander van het creëren van een EU STCW-informatiesysteem. Voorwaarde is hierbij wel dat de persoonsgegevens goed zijn beschermd en geanonimiseerd en dat duidelijk is voor welke beleidsanalyses de gegevens worden gebruikt, wie de eigenaar is en hoe eventueel het gebruik door derden is geregeld. Nederland kan zich vinden in het uitbreiden van de termijn van de procedure erkenning derde landen van drie naar achttien maanden. Om misverstanden te voorkomen wenst Nederland wel een bepaling die expliciet aangeeft dat richtlijn 2005/36/EG betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU 2005, L 255) niet van toepassing is op de zeevaartberoepen waarop richtlijn 2008/106/EG van toepassing is (in lijn met artikel 2 van richtlijn 2005/36/EG). De administratieve lasten voor de uitvoerende organisatie(s), voortkomend uit het STCW informatiesysteem, moeten tenslotte tot een minimum worden beperkt.